



MARCHIVUM

MANNHEIMS ARCHIV
HAUS DER STADTGESCHICHTE
UND ERINNERUNG



MARCHIVUM Druckschriften digital

Neue Mannheimer Zeitung. 1924-1943 141 (1930)

62 (6.2.1930) Abendblatt

[urn:nbn:de:bsz:mh40-350472](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:mh40-350472)

Die Debi-Bank über Exportförderung und Auslandsverflechtung

Die Deutscher Bank... Exportförderung... Auslandsverflechtung...

Entwicklungstendenzen und weltwirtschaftliche Aufgaben der deutschen Großbanken

Die Entwicklungstendenzen... weltwirtschaftliche Aufgaben...

Die Entwicklungstendenzen... weltwirtschaftliche Aufgaben...

Eigentum der Deutschen Großbanken

Das Eigentum der Deutschen Großbanken... Entwicklungstendenzen...

Londoner Discontofertung

London, 6. Febr. (United Press). Die Bank von England hat die Diskontofertung...

Berliner Devisen

Berlin, 6. Febr. (United Press). Die Devisen...

Londoner Metallbörse vom 6. Februar 1930

Table with columns for metal prices: Gold, Silver, Copper, etc.

Terminnotierungen (Schluß)

Table with columns for futures prices: Wheat, Corn, etc.

Bank-Aktionen

Table with columns for bank shares: Deutsche Bank, etc.

Industrie-Aktionen

Table with columns for industrial shares: Siemens, etc.

Berliner Börse

Table with columns for Berlin stock market: DAX, etc.

Kommt die europäische Autozollkontingentierung?

Der seit einiger Zeit von den Automobilindustrie...

Der seit einiger Zeit von den Automobilindustrie...

Berliner Metallbörse vom 6. Februar 1930

Table with columns for metal prices: Gold, Silver, etc.

Terminnotierungen (Schluß)

Table with columns for futures prices: Wheat, Corn, etc.

Bank-Aktionen

Table with columns for bank shares: Deutsche Bank, etc.

Industrie-Aktionen

Table with columns for industrial shares: Siemens, etc.

Berliner Börse

Table with columns for Berlin stock market: DAX, etc.

Kurszettel der Neuen Mannheimer Zeitung

Main table with columns for various stock and commodity prices.

Aktionen und Auslandskontingente in Prozenten

Table with columns for percentages of actions and foreign contingents.

Gespenserschiff oder Bettelschiff

Eine atlantische Tragödie Von Kurt Vetterich

In den ersten Tagen des Jahres 1878 folgte der englische Segler „Del gratia“, den der Kapitän R. O. G. H. G. befahl, eine Brigg von etwa dreihundert Tonnen in den Hafen von Gibraltar. Das völlig unbemannte Schiff, das nicht die geringste Besatzung hatte und dessen Segel vollständig unberührt war, führte den Namen „Mary Celeste“.

Es war — so erklärte Moorhouse den Hafenbehörden — ein „Gespenserschiff“, eines jener geheimnisvollen Phantome, die ohne Befahrung ziellos dahingefahren, immer wieder auf den Weltmeeren angetroffen werden und immer wieder zu den seltsamsten Vermutungen, zu den abenteuerlichsten Geschichten und Romanen Anlass gegeben haben.

Moorhouse wollte der „Mary Celeste“ am Morgen des 4. Dezember 1872 unter dem 37. Grad nördlicher Breite und dem 19. Grad westlicher Länge begegnen, wie er langsam, ein wenig unruhig und offenbar fernerlos über die Wellen des atlantischen Ozeans dahin glitt. Als die Brigg auf Kurse ihre feine Seiten sah, näherte sich ihr die „Del gratia“ und Moorhouse ließ sich an Bord des Schiffes, das vollkommen verrotten war. Er fand zwar das Verdeck, die Leiste, am 24. November gemachte Eintragung sprach aber lediglich von ruhigem Verlauf der Fahrt, Proviant war vorhanden, das ganze Deck in bester Ordnung. In der Kapitän-Kajüte fand alles am Platz. Auf dem Tisch war das Frühstück aufgetragen, schließlich für drei Personen. Und drei Tassen Tee waren einsatzbereit. Der Tee, so behauptete Moorhouse, war noch warm als ich das Gespenserschiff betrat. Einige wertvolle Schmuckstücke, offenbar einer Frau gehörig, deren Röhren sich ebenfalls fanden, lagen unberührt daneben.

Nicht die geringste Spur deutete auf ein an Bord verübtes Verbrechen

Der Fall erregte Sensation. Die Presse beschäftigte sich damit. Die englischen Seegerichte leiteten eine Untersuchung ein. Bergheim, Böllig verarbeitend. Der Kapitän und die gesamte Mannschaft der „Mary Celeste“, die doch bei der Ausfahrt der Brigg aus dem Hafen von Newport am 7. November noch von zahlreichen Personen gesehen worden war, blieben verschollen. Und so nahm der Reeder J. G. B. in New York, nachdem er denen von der „Del gratia“ eine Prämie von 1700 Pfund Sterling ausbezahlt hatte, das ihm nehmliche Gespenserschiff wieder in Besitz. Es durchkreuzte von da an noch für zwei Jahrzehnte die Weltmeere. Aber das Mysterium, das es umgab, blieb ungelöst.

Trotz immer wieder unternommener Aufklärungsversuche, trotz unzähliger Enthüllungen, die ein amerikanischer Journalist 1885 veröffentlichte, und denen andere Publikationen folgten. Und erst jetzt erscheint ein Buch des Amerikaners R. J. Kellogg, das aufgrund eines Konventionenberichtes, wertvolle Aufklärungen bringt. Endgültige Enthüllungen über das größte Geheimnis des atlantischen Ozeans. Eine atlantische Tragödie von gespenstischer Grausamkeit — auch wenn die Geschichte vom Gespenserschiff durch sie eine realistische Erklärung findet.

John Pemberton, Reisinger Staatsrat, war Kapitän der „Mary Celeste“, der neunte einer neunzigjährigen Reisinger-Familie, die seit dem Jahr 1700 in New York wohnt. Pemberton war ein Amerikaner namens Kellogg; erster Offizier ein gewisser Sullivan, den man an Bord wegen seiner gewaltigen Körpergröße den „Eler von Baltimore“ nannte. Außerdem befand sich an Bord noch die Frau des Kapitäns, eine junge, kleine Frau, mit bedeckten schwarzen Haaren, und ein junger Kinderknecht, in die Brigg trotz der Unmöglichkeit sehr vertriebt war. Schließlich aber — und diese Mitteilung John Pemberton brachte die Aufklärung des Falles — drei Mann, die unregelmäßig zur Befahrung des „Del gratia“ gehört hatten.

Die Besatzung der „Del gratia“ und die „Mary Celeste“ hatten in Newport wochenlang am gleichen Ort gelegen. Dabei waren Moorhouse und Briggs Kameraden und sogar Freunde gewesen. Geheime Interessen hatten sie zusammengeführt. Ihre Schiffe waren beide sogenannte „Bettelschiffe“; heruntergekommene, nicht mehr recht feierliche Fahrzeuge, die von Hafen zu Hafen kreuzten auf der Suche nach Segeln, die leicht genug war, um ihnen anvertraut zu werden, und nach Seelenten. Die verarmten und magern Leute waren, um sich auf ihren zu verdienen. Die „Mary Celeste“ hatte nun in Newport noch Fracht bekommen, ein paar hundert Köder-Wal-Fischlein, aber diese Fracht war so übertrieben, daß Schiff und Fracht leicht unter den verworrenen Elementen des Hafens eine ausbrechende Menschenmenge zurücklassen konnten. So kam ihnen Moorhouse zu Hilfe. Er ließ ihnen drei Mann seiner Besatzung unter der Bedingung, daß sie sie auf den Rufen wieder abholen würden, wo er selbst sie wieder aufnehmen gedachte. So verließ die „Mary Celeste“ Newport, einige Tage später von der „Del gratia“ gefolgt.

Die Besatzung der Brigg fand unter einem schlechten Stern.

Die Fahrten war knapp. Zunächst dem Kapitän und seinem Offizier beschränkt das denkbar schlechteste Verhältnis. Dieser und die gesamte Mannschaft, die dem „Eler von Baltimore“ blind ergeben war, hatten aber vor allem die kleine Frau des Kapitäns, der man unbeherrschende Kräfte zuschrieb und von der Qual besaß, daß sie keine Rede durch ihr ununterbrochenes Klavier spielen hörte.

In der Nähe der Küsten kam die „Mary Celeste“ in einen Sturm. Von einer gewaltigen Welle gehoben, von einer plötzlichen Woge gepackt, wäre sie zerfallen gewesen, hätte der schlammige Qualm nicht plötzlich Steuer und Großmast brennend überdeckt. Aber dann hatte die verarmte Mannschaft begriffen, daß sie gerettet war, als man einen furchtbaren Schrei hörte, der aus der Kapitänskajüte kam. Dort waren durch den plötzlichen Aufbruch des Qualms die Schiffe geplatzt, die Töne zerfallen, mit denen das Klavier an der Wand besetzt war, und die die

hätte nun die Kapitänin unter sich begraben. Briggs war verzweifelt. Er beschloß die Qualm durch sein Wandern der kleine Frau gerettet zu haben. Er wollte nun so schnell wie möglich nach den Rufen gelangen, um den Leichnam zu befehlen. Aber Qualm und die Matrosen, die die Anwesenheit der Toten mit abergläubischer Furcht erfüllte, zwangen ihn, die Leiche ins Meer zu werfen. Darauf gab es abermals Streit zwischen Briggs und Qualm, der damit endete, daß der „Eler von Baltimore“ den Kapitän lebend seiner Frau nachschickte. Nach drei Tagen ein neuer Streit an Bord: ein Mann war Qualm seinen Mord an Bord. Der Offizier, in verarmter Stimmung, erschlug und drückte. Dann, in der Nähe der Küsten sah er mit einem Teil der Besatzung mit einem fremden Boot auf die Inseln und verschwand.

An Bord des Unglücksschiffes blieben nun lediglich die drei Mann, die der kleine Brigg von der „Del gratia“ übernommen hatte. Sie setzten wiederum Segel und begannen am 4. Dezember ihrem ehemaligen Kapitän. So sie aber führten bei ihrer Heimkehr der drei Mord an Bord der „Mary Celeste“ verhängt und vor die Gerichte gezogen zu werden. Moorhouse außerdem auf die Rettungsprämie der Reederin hatte, erlaubten sie die Geschichte vom Gespenserschiff. Und alle, die Kapitän der „Del gratia“ und seine ganze Mannschaft bewachten das Geheimnis so gut, daß es erst jetzt, nach 30 Jahren, durch die Erzählung des letzten Überlebenden keine Aufklärung gefunden hat.

Inland küßt zur 1000 Jahr-Feier

Touristen aus der ganzen Welt werden im kommenden Sommer nach Island wallfahren, um den großartigen Festlichkeiten anlässlich der 1000 Jahr-Feier Islands beizuwohnen. Auch der König von

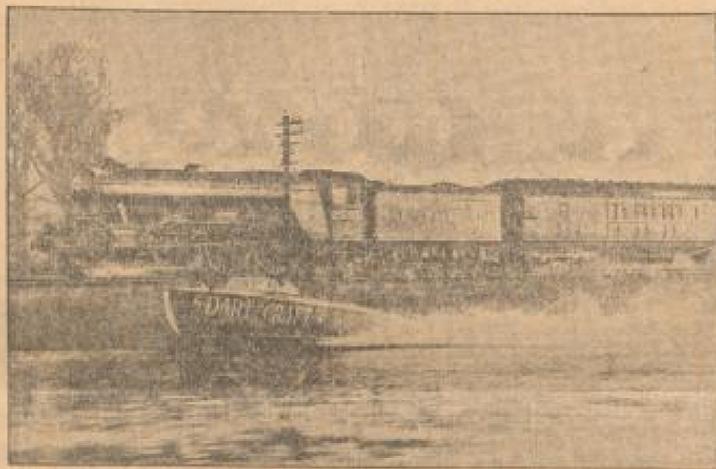
Dänemark hat seine Anwartschaft zugesagt. Heute schon macht sich eine lebhafteste Tätigkeit in der Hauptstadt Islands, Reykjavik, bemerkbar. Noch nie hat man so viel getan, wie im Laufe der Wintermonate. Zum mindesten 100 neue Häuser sind wie aus dem Boden gewachsen. Alle verlassene Behausungen sind abgerissen, und es gibt kein einziges Gebäude in der Stadt, das nicht einer gründlichen Reparatur unterzogen wird.

Reykjavik zählt 35.000 Einwohner, macht aber den Eindruck einer sehr armen Stadt, da jedes Haus ein Einfamilienhaus ist, wodurch die Grundfläche der Stadt sehr ausgedehnt ist. Der Islander hält sich an das Prinzip des Engländer auf dem Schiffe der Wohlfahrt — „mein Haus ist mein Schloss.“ Der Fremdenverkehr, der im Sommer erwartet wird, ist die Hauptstadt Islands nicht gewachsen, da man mit mindestens 30.000 Köpfen rechnet. Heute sind bereits 15.000 Wohnraumüberstellungen einetroffen. Der Regierung hat sich entschlossen, den Fremden, da es nicht anders geht, Behausungen zur Verfügung zu stellen. Außerhalb der Stadt hat ein mächtiges Schlager entstehen. Die Felle werden in komfortablen wie möglich eingerichtet, um für die Dauer der offiziellen Feiertage, die drei Tage in Anspruch nehmen werden, den anständigen Besuchern ein angenehmes Quartier zu bieten.

Es wird nicht leicht sein, die großen Reisenmenschen von Reykjavik nach Thingvellir, die Stätte des ersten isländischen Reichstages, zu transportieren, obwohl Reykjavik mit Autos aus versehen ist. Die Stadt besitzt 800 Autos und hat für den Sommer noch 300 Autos bestellt. Jeden Sommer laufen in Reykjavik vier amerikanische, drei englische und drei große deutsche Dampfer an.

Die Zahl der Dampfer wird sich beträchtlich in diesem Jahre vergrößern. Ein Extra-Dampfer wird Vertreter der isländischen Emigration aus Kanada in das Mutterland befördern. Die Feiertage werden ein außerordentliches Bild bieten. Die Besucher der Feiertage werden Aufmerksamkeit haben, Islander in ihren nationalen Nationaltrachten, Wägen in uralten Mänteln und Hüte in silberner Pracht zu bewundern.

Weltrennen Expresszug-Motorboot



Der „fliegende Schotte“, Englands schnellster Expresszug Seite an Seite mit dem Rennboot „Dart Craft“

Der bekannte englische Rennfahrer William Scott hat mit seinem Motorboot „Dart Craft“ auf dem Clyde-Fluss mit der schnellsten englischen Expresszug, genannt der „fliegende Schotte“, einen Rekord von 100 Meilen in 10 Stunden 10 Minuten aufgestellt.

Tom Dreimann, der Fischerkese

Die abenteuerliche Laufbahn eines modernen Indianers

Von John C. Waters, Chicago

Bei den Fischerkese, einem nordamerikanischen Indianerstamm, wird es ein alter Brauch, daß die Mutter ihren Neugeborenen nach dem ersten lebenden Welen oder Gegenstand nennt, worauf ihr Kopf fällt, sobald der neue Erdenbürger seinen Fuß in die Welt gesetzt hat. So kam es, daß der hochachtungsvolle Fischerkese, der an einem heißen Sommertag des Jahres 1890 im nördlichen Blau im Indianerterritorium von Oklahoma das Licht der Welt erblickte, Tom Dreimann genannt wurde, weil sich gleich nach dem wüsten Ereignis drei der etwas trübsinnig gewordenen roten Krieger nach dem Welen der Mutter erkundigen wollten. Doch Meister Name scheint für Tom's späteres Leben eine Vorbedeutung gehabt zu haben, denn der Indianer-Indianer entwickelte sich zu einem Mann, der mehr kann als ein einziger gewöhnlicher Indianer.

Seine Jugend verbrachte Tom Dreimann in Oklahoma, wo er alle Schicksale und Künste des Wehens erlernte: Schießens mit Steinen erlernen, Fische mit Röhrenschlingen fangen, Menschen und Tierfellen leben wie die Vorkrieger, als sie noch auf dem Kriegspfade waren, leben wie ein Kundschafter, reiten wie der beste Cowboy, sich vor seiner Gefahr fürchten und Menschen erkennen.

Als Tom heranzuwachsen war, schloß er zwei Lehrgänge seinen Vater über den Ozean. Sie wurden zwar vom Meer und seinen Gefahren befreit, doch bald darauf jeder Erziehung einer Vorgesellschaft an freien Tag gelebt. Tom war mit diesem Befahren nicht einverstanden. Bald er im Wehde sah, wird niemand erfahren. Falls aber es, daß er am nächsten Tage den „Saloon“ aufsuchte, in dem sich die beiden Revolverhelden aufhielten. Ein Bekannter, der vor dem Wehdehause stand, wollte ihn aufhalten: „Ach nicht hinein, Tom! Sie haben ihre Revolver im Wehde.“ Der Indianer hob den Mann an seine Seite. Durch den Türspalt hindurch sah er andere, daß die beiden Revolver ihre Schicksale leben. Eine Schande hätte ihnen beide mit durchlöcherter Seite am Boden. Tom Dreimann kam vor die Geschworenen, doch diese verurteilten nach kurzer Beratung einstimmig die Schuldfreie.

Als Tom erwachsen war, bestieg er sich ein Jahr lang als Cowboy.

Doch er blieb nicht schlaflos und bewand sich um einen Vollen bei der kanadischen Provinz New York. Eine der ersten Aufgaben, die ihm gestellt wurden, war die Verhaftung dreier Schummler, die in der Nähe von Calgary in Alberta eine Familie erschlagen hatten und nun nach Norden flüchteten. Ein Kamerad begleitete ihn.

Fünf Tage lang verfolgte Tom die Spur der Flüchtigen zu Verde. Dann zwang ihn tiefer Schnee, die Tiere zurück zu lassen. Im Wintergraben des kalten Tages wurden die Fußspuren von den Mördern aus dem Hinterhalt beschaffen. Tom's Kamerad erhielt einen Bruch. Der Fischerkese leitete einen der Schummler in den Schnee, die beiden anderen flohen. Der Verwundete starb in Tom's Arme.

Tom hätte jetzt alle Verachtung gehabt, anzusehen. Er dachte nicht daran, Wochenlang blieb er den Mördern auf den Fersen. Er überließ hinter ihnen die Grenze von Kanada, 200 Kilometer nördlich von Calgary entfernt. Bei The-Dog-of-the-Trail, einer verlorenen Pflanzung, die deswegen ihren charakteristischen Namen (Wegende) führte, hielten er die Verfolgten. Sie hatten eine wertvolle Beute zum Quartier gewählt und wurden von Tom bei der Rückkehr von einem Gang in den Ort überfallen: „Hände hoch!“ Statt dessen griffen sie nach ihren Waffen und Tom hat bekam ein Loch. Doch im nächsten Augenblick legten die Schummler im Schnee.

„Es hat mir leid, daß ich Sie nicht lebend hierher bringen konnte“, meldete sich der Fischerkese nach Monaten in Calgary zurück und erwarb eine Rüge. Doch der Vorgang wurde nur: „Sie sind zum Vergessen beizubringen.“

Tom's uneheliche Welt hat es nicht lange in Kanada

Der Fischerkese ging nach dem Schwachen der Verfolgten Ozean und wurde Schlichter bei Tom's. Bei jeder größeren betriebligen Veranstaltung war er zu treffen, und er errang den Cowboy-Beliebtheitspreis.

Als General Per-Johnson 1894 über die mexikanische Grenze ging, um den Bundesführer Villa zu

bekämpfen, wurde Tom Dreimann Wilson in amerikanischen Diensten. Dabei fiel er mit einem Kameraden in die Hände der Aufständischen und sollte am nächsten Morgen erschossen werden. Doch als das Exekutionspeloton im Morgengrauen antrat, fand es nur die von ein paar Schlägen auf den harten Boden beschützten Rücken vor. Einen Moment später schloß sich zwei verlorne Geheulen darauf und bald verklang über die amerikanische Grenze. Während der ganzen Nacht hatte Tom's und seines Kameraden Röhren aus Holz gemacht, die sie sich nachts aus den Büchsen der Revolver holten.

Als Amerika in den Weltkrieg eintrat, wurde Tom Dreimann Soldat und meldete sich an die Front. Seine Vorgesetzten waren aber der Meinung, daß Tom's Fähigkeiten als Schwimmer im Schiffsbau besser zum Vorkommen kommen würden, und schickte ihn zum Militärgeheimrat nach El Paso, wo der Fischerkese Hunderte von Schwimmern für die Armee schulte und prüfte. Nach dem Krieg setzte ihm diese verhältnismäßig herrliche Bezahlung nicht mehr, und er wurde Schwimmer in El Paso. Zwei Jahre hielt er es in dieser Stellung aus und war der Sprecher des Geheimrats, von dem es in der Vergangenheit wimmelte. Dann verließ sich Tom als Privatbeamter. Doch dem okeanen Mann behagte diese Tätigkeit wenig, und er dachte bald ab.

Nach verlor er sich einige Monate lang als Aufseher einer Wechsellager in Mexiko

denen Vänderten ein Gebiet von der Größe Mexiko umschloß. Aber auch dort gefiel es ihm nicht besonders; eines Tages schickte Tom sein Wehde und ging nach El Paso zurück. Der dortige Zollbeamte bot ihm die Stellung eines vertriebenen Jolly nachmehlers an. Nun begann für die mexikanischen Schummler, die ihre Karten bei Nacht über den Rio Grande zu bringen pflegten, eine schlimme Zeit. Tom Dreimann schien überall und nirgends zu sein. Wenn dem Schummlerführer gemeldet wurde, daß ein dummer deutsche sich angeblich im Norden des Rio Grande, so sah Tom schon ein paar Stunden später den Mexikaner, die südlich El Paso den Rio Grande überschreiten wollten, auf dem Deck. Bei einer Gelegenheit übernahm er ganz allein 10 Schummler. Ein paar hiervon verkroden sich verwanter im Rio, die anderen hoben die Hände bereitwillig hoch, weil sie einen starken Trupp Soldaten gegenüber zu stehen glaubten, und ließen sich einzeln fesseln. Dann ließ Tom Dreimann die Verwundeten zusammen, und sie auf die Pforten der Mexikane und ließ die letzten Mann nach El Paso.

Eines Tages aber kam Tom auf den Einfall zu betreten, und nun war auch seine Bollwerke in Mexiko. Tom Dreimann, ein Indianerhändler, dachte das fertig, was alle Schummler und Verbrecher nicht vermocht hatten. Sie jahnte Tom, und zwar vermehren, daß er sich gewöhnlich von Wehde-Indianern und an anderen nützlichen Dienstleistungen anstellen ließ. Er gab seinen Vollen als Jolly nachmehler auf. Heute hat — oder reitet er wieder — als Aufseher über eine Viehfarm in New-Mexiko. Doch wahrscheinlich nur so lange, bis sich sein unruhiges Blut nach einer neuen Tätigkeit sehnt. Vorangeht, daß seine Frau sich nicht als die Stärkere erweist.

Obwohl Karl von der Fischerkese gekannt, aber nicht mit ihm einige Häuser über Tom Dreimann befehlen gewohnt.

Der Mäusekrieg von St. Flores

Die holländische Regierung hat dieser Tage auf dringendes Verlangen der Bevölkerung ein Kriegsschiff nach dem holländisch-indischen Inselreich von St. Flores, der zu den Banda-Inseln gehört entsandt, und zwar zu dem Zweck, die dort angetroffene Mäuseplage zu bekämpfen. Man ist vielleicht geneigt, diese Meldung für einen verfruchteten Witz, oder für einen Falschmeldung zu halten, denn daß ein Kriegsschiff zum Kampf gegen die Mäuse entsandt wird, klingt doch etwas unwahrscheinlich. Die Wahrheit, die aus St. Flores kommen, lautet aber tatsächlich sehr ernst, und ein schnell und energisches Vorgehen scheint geboten. Nach den vorliegenden Meldungen ist die Inselgruppe von einer förmlichen Mäuse-Überflutung bedroht. Unabsehbare Scharen der langschwanzigen Rager sind aus den Urwäldern in die bewohnten Ortschaften vorgezogen und haben auf Weizen, Mais und andere Vegetation, sowie auf Viehzucht verheerend gewirkt. Die Bewohner haben in die Wälder flüchten müssen, weil die hungrigen Tiere, die keine Nahrung mehr fanden, auch die Menschen selber nachts im Schlafe angriffen und eine Anzahl kleiner Kinder töteten. Die Bericht wird, daß bereits Tausende der Eingeborenen der durch diese Mäuseplage verursachten Hungernot erliegen und daß zur Hilfe entsandte Kriegsschiffe nicht neben Weizen, Mais, Reis, Getreide und eine große Anzahl von Rindern und Schweinen mit, um der schrecklichen Not ein wenig zu helfen.

Drei Wochen lebendig begraben

In der Straße von Wehde in Ostfriesland war es schon seit einiger Zeit nicht ganz geordnet. Spielende Kinder wollten aus dem Gemüde des Wehdebesessenen dummes Spielchen spielen, aber man war ihnen vertrieben und nicht seinen Glauben bei. Als jedoch kürzlich ein an der Zentralbahn beschäftigter Arbeiter beschuldigt wurde, wurde eine genaue Untersuchung vorgenommen. Dabei ließ man im Grabenwille der Straße auf den bewußtlos daliegenden, in einem Teppich eingeschloßen Körper eines verunglückten alten Mannes, fünfzigjährige Wehde brachte den Unglücklichen bald wieder zu weit in Kräfte, daß er über sein Schicksal berichten konnte. Es handelte sich um einen holländischen Kaufmann, der sich am Abend vorabend in die Straße geschlichen hatte, um nahe der Zentralbahn ein warmes Plüsch zu finden. In dem unterirdischen Wehde war er eingeschloßen und hatte beim Erwachen den Hals umschloßen gefunden. Er verbrachte dann weit schlafend oder völlig bewußtlos mehr als drei Wochen in seinem Gefängnis. Wie aus der Besonderelegende rührende Tropfen Wasser waren das Einzige, was er über die Wunden brachte. Mitleidlich hielt man, darauf daß er seiner Rettung führende Wehde zurückzuführen ist. Wie der „Aufseher“ verhielt, war er ansehend, um Hilfe zu rufen. Das Abenteuer in dem Grabenwille hat nun mitleidige Seelen auf den alten Herrn aufmerksam gemacht und ihm einen gehoberten Lebensabend ermöglicht.

